

Saab 9-7X 2005–08

NEVS-brevet onsdag 10 april

Föregående måndag 8 april



1. Volvo dominerar bland svenska tjänstebilar

Av Lasse Swärd

Publicerad 29 mar 2019 08:57

Förmånsbilarna ökade med fem procent ifjol, upp till nästan 300 000 stycken. – Trots förra årets skattehöjningar är tjänstebilen fortfarande ett attraktivt alternativ, konstaterar tjänstebilsexperten Ronny Svensson på Ynnor AB. Volvo och Volkswagen står för mer än hälften av marknaden.



Nya V60 hjälper till att hålla kvar Volvo i tjänstebilstoppen i Sverige.

Tjänstebilsmarknaden är fortsatt het i Sverige. Det visar en sammanställningen av Ynnor, som grundar sig på data från SCB och Skatteverket.

Precis som på nybilsmarknaden som helhet dominerar Volvo Cars. En av tre förmånsbilar är en Volvo, som också är det märke som växer mest.

Totalt var det 299 662 personer som förmånsbeskattades för tjänstebil i fjol. Det var en ökning med drygt 12 000 personer jämfört med föregående år. Av dessa valde mer än hälften Volvo. Märkets andel av tjänstebilsmarknaden steg till 34 procent.

– Succén är en kombination av duktig försäljningsorganisation, ett uppdämt behov hos vagnparksägarna att byta ut bilar, och att man fått i gång leveranserna av V90 och nya V60, säger Ynnors vd Ronny Svensson.



VW Passat GTE, en favorit bland tjänstebilsförarna.

SVENSKA TJÄNSTEBILSMARKNADEN 2018

1. (1 i fjol) Volvo – 33,9 procent av marknaden (33,0 i fjol)
2. (2) Volkswagen – 19,9 (19,9)
3. (3) BMW – 9,6 (10,4)
4. (4) Audi – 8,2 (9,2)
5. (5) Mercedes – 5,1 (4,7)
6. (7) Skoda – 3,0 (2,6)
7. (6) Ford – 2,9 (2,9)
8. (10) Kia – 2,1 (1,5)
9. (9) Toyota 2,1 – (2,0)
10. (8) Mitsubishi – 2,0 (2,1)

LÄS ÄVEN: 10 prisvärda tjänstebilsfavoriter – modellerna du ska välja

VW går bra – men Audi & BMW backar rejält

Volkswagen behåller med bred marginal andraplatsen med en marknadsandel på 20 procent. Det betyder att mer än varannan förmånsbil är en Volvo eller Volkswagen.

VW ligger alltså kvar på den höga siffran från 2017, en nivå de klättrat upp mot sedan botten-noteringen 2008.

Sydkoreanska Kia klättrade från tionde till åttonde plats. Audi backade.

– Särskilt Kias klättring imponerar och man har mer än fördubblat antalet förmånsbilar på bara tre år, säger Ronny Svensson.

Han är frågande till Audis utveckling.

– Här går det käpprätt åt andra hållet, Audi har förlorat lika många tjänstebilsförare som Kia vunnit, säger han.

Även BMW följer Audis negativa trend och fortsätter neråt.

LÄS ÄVEN: Här är allt du behöver veta om privatleasing – stor guide



2. Alrik Söderlind: Sorry, Polestar – ni kan aldrig bli som Tesla

Publicerad 2019-04-02, 06:39, uppdaterad 2019-04-02, 10:01



Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

auto motor & sports chefredaktör förstår inte vitsen med nya elprestandamärket.



Innan rubriken riskerar att kortsluta batterierna hos bil-Sverige vill jag förklara en sak: Jag är helt säker på att [Polestar 2] är en riktigt bra elbil, på många vis bättre än Tesla Model 3.

Vad jag också är helt säker på är att Polestar aldrig kan bli Tesla, hur hårt man än försöker. Sorry!

Det räcker inte med att kopiera affärsupplägget. Att bara visa bilarna i minimalistiskt designade Polestar Spaces, ta upp förhandsorder ett år innan leveranserna börjar, endast sälja bilarna online, ha en stor infotainmentskärm mitt på panelen, utlova trådlösa uppdateringar av bilens egenskaper, vara uppkäftiga mot den traditionella bilindustrin, ha pressvisningar på nätet och be alla anställda att klä sig avslappnat.

Polestar är ingen fristående startupprebell utan ett i grunden extremt välartat barn till Volvo. Och det ska man vara stolta över! För utan Volvos trovärdighet skulle väldigt få köpa kinesiskbyggda elbilar med namnet Polestar.

Men nu har Polestar alltså bestämt sig för att flytta hemifrån innan man gått ur skolan, likt ett rikt barn som lever på föräldrarnas "omoraliska förbränningsmotorpengar" samtidigt som man gör uppror genom att visa elbilar med vegankládsel.

De faktiska produktförändringarna är att montera sportigare stötdämpare och finkalibrera styrningen för mer respons. I min värld räcker det inte som grund för ett nytt varumärke.



När man sedan berättar att Polestarkunderna inte själva ska åka till Volvoverkstaden eftersom det skulle förstöra varumärkesupplevelsen blir jag rätt trött. Och påståendet att Volvohandlarna kommer bli glada över upplägget eftersom Polestar ger dem mer verkstadsjobb samtidigt som man slipper ta hand om försäljningen av bilarna, ja då undrar jag om vd Thomas Ingenlath verkligen tror på vad han säger.

Eller det här med att designen är för mycket för Volvos traditionella kunder – om den är så omskakande, vore det då inte bra att låta den attrahera nya kundgrupper till Volvo?

Jag träffade Thomas Ingenlath på Genèvesalongen, men han kunde inte riktigt övertyga mig. Vad är det affärsmässigt kloka i att snuva Volvo på ett gäng sportiga elbilar, som verkligen skulle lyfta varumärket och låta Volvo bli "det ledande elbilspremiummärket" som Volvos vd Håkan Samuelsson har utlovat?

Samtidigt skulle Polestarmodellerna sänka Volvos koldioxidsnitt, vilket förmodligen inte skulle vara dåligt ur en ekonomisk vinkel. Nä, nu lägger man miljonbelopp på att stämpla Polestarloggan på delar som är identiska med Volvomodellerna – som att det skulle lura någon. Är det god ekonomi?

Och hur känner alla Volvoanställda? Vad tycker de som jobbat med projektet – som snuvas på konfekten när det är dags för premiär? Är det bra för moralen? Nej, det måste finnas smarta finansiella fördelar som jag inte ser. En separat börsnotering, för att få in mer pengar? Förmodligen har det med Kinamarknaden att göra. Att marknadsföringen kommer att vara för magstark för Volvokunder, det tror jag inte på.

Men tänk om Polestarmärket visar sig vara briljant – det skulle vara underbart, eftersom det skulle vara ytterligare ett fantastiskt kvitto för hur bra Volvos teknik och design står sig.

För att få en helikoptervy bad jag mina journalistkollegor från Auto Best-juryn, som finns i 31 länder i Europa, om deras syn på saken:

"Bra idé, men för långsamt och för få modeller."

"Att bygga upp ett nytt varumärke för enbart elbilar, när de flesta bilarna snart blir elbilar verkar inte rätt."

"Marknadsstrategin stämmer inte, jag tror på en mjukare övergång från förbränningsmotorer till elbilar."

"Hur ska de eldrivna Volvobilarna skilja sig från Polestarbilarna?"

"Mycket smart, kan attrahera helt nya kunder."

"Det kan förminska Volvos varumärke."

"Fel väg."

"Kommer kräva mycket resurser, men över tid kan det vara bra för Geely."

"Att kapa Volvobanden kan få kunderna att tro att det är en Geely."

"Polestar behöver Volvo, så varför?"

"Helt egen teknik och design, bra."

Jag har gärna fel och ser fram emot resan. Att vara smart, välutbildad och rik är ingen dålig start för en rebell!



Polestar 2 är officiell – här är alla fakta om nya elbilen



Polestarchefen avslöjar planerna: "Jag borde inte berätta det här än..."



Polestar ”gör slut” med Volvo på alla hjärtans dag



Alrik Söderlind: "Förstår inte strategin bakom Polestar"



Polestarchefen: ”Fantastiskt att vi i Sverige vågat starta ett nytt elbilsmärke”



3. Premiär: Superversioner av XC60 och V60

Redaktören bytbil 2019-04-05

”Sålde slut på en timme på nätet”



Är Polestar ett elbilsmärke eller en trimmad Volvo? Viss varumärkesförvirring råder. Men nu släpper Volvo två nya superversioner av XC60 och V60 med Polestar-märke.

Nyligen visades elbilen Polestar 2 som är en utmanare till Tesla Model 3. Det hindrar inte Volvo från att visa upp nya sportiga och effektstarka modeller med Polestar-emblem. Bilarna drivs med effektstark bensinturbo och hybridmotor.

Sedan tidigare har Volvo släppt S60 med tilläggsnamnet Polestar Engineered. Nu släpps två nya modeller på samma tema: Både XC60 och V60 går att få som Polestar Engineered.

Det handlar om hybridversionerna T8 Twin Engine Plug in-hybrider som fått drivlinan trimmad av Polestar. Bilarna har 420 hästkrafter och ett vridmoment på 670 newtonmeter. Det är en ökning på 15 hästkrafter och ett extra vridmoment om 33 Nm jämfört med standardmodellen.

Toppfarten är ju ganska ointressant om du ska köpa en Volvo, inom kort stryps den till 180 km/h, men bilarna gör 0-100 km/h en bra bit under fem sekunder.

Bilen har också fått en exteriör översyn, bland annat har den blanksvarta lister, blanksvart grill, svarta backspeglar, speciella Polestar-fälgar och avgasrör i svartkrom. Under fälgarna skymtas gula brembo-bromsok, och bilen dämpas av specialla Öhlins-dämpare som är ställbara.

Inuti bilen finner du speciella svarta detaljer och säkerhetsbälten i guld.

Hittills har Volvo bara släppt modellen i USA, men där är efterfrågan stor. Många håller tummarna för att bilen kommer till Europa snabbt.

– Introduktionen av de nya Polestar Engineered-trimjmen på S60 sålde slut på nätet på mindre än en timme. Modifieringarna på XC60 och V60 erbjuder en extra dos prestanda till en redan kraftfull, responsiv och effektiv bil, säger Anders Gustafsson, vd för Volvo USA.



4. Pappa Koenigsegg: ”Klart jag blev väldigt glad och hedrad”

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-04-01, 19:32

Jesko von Koenigsegg hade ingen aning om att nya bilen skulle bära hans namn.



Christian och Jesko, far och son von Koenigsegg.

Koenigsegg tog till ett annorlunda grepp med den senaste hyperbilen: den är döpt efter grundaren Christians pappa.

- **Visste du att den nya bilen skulle döpas efter dig?**

"Nej, jag hade ingen aning om det."

- **Vad tänkte du när Halldora von Koenigsegg höll i presskonferensen och avslöjade namnet?**

"När man är i chocktillstånd tänker man inte. Man bara känner. Men det är klart att jag blev väldigt glad och hedrad. Det värmer."

- **Hur många gånger har du varit på Genèvesalongen?**

"Det här är min 18:e gång. Jag har varit med på resan från början och det är fantastiskt hur bra det har gått. Det har inte varit så lätt alla gånger. Jag tror en del av förklaringen till framgången är Christians ödmjukhet."

- **Det sägs att han har fått den från dig.**

"Vad svarar man på det?"

- **Hur har resan med Koenigsegg varit?**

"Fantastisk. Men det är inte alltid lätt att bli profet i sitt eget land. Jag tycker svenska auto motor & sport har rapporterat bra om oss, många har fokuserat på problem."

- **Vad är du mest glad för?**

"Vår familj. Vi har en fantastisk sammanhållning. Det är det viktigaste."

FILM: ***https://youtu.be/cjZD-maFwaY***



Koenigsegg Jesko. Jäklar vilken bil! 1 600 hk med E85 i tanken.
Prislapp på minst 25 miljoner kronor.



125 bilar ska byggas. Alla var sålda efter fem dagar.

[Koenigsegg Jesko slutsåld efter fem dagar – förskott betalt på alla 125 bilarna]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Mer RS till vanliga Skoda Octavia

Mattias Rabe

1 april 2019

Ett nytt utrustningspaket kallat Dynamic+ finns nu till Skodas storsäljare Octavia.



Skoda Octavia har sett likadan ut sedan den under 2017 uppdaterades och då bland annat fick de tudelade strålkastarna som blev ett hett diskussionsämne i kommentarsfälten här på teknikensvarld.se. Modellen, som om alla generationer inkluderas har sålts i över 5,5 miljoner exemplar, ser fortfarande ut som vanligt men ska få lite mer RS-känsla i och med ett nytt utrustningspaket som fått namnet Dynamic+.

Paketet innehåller svarta exteriördetaljer som sägs lyfta fram bilens dynamiska och eleganta karaktär. De svarta detaljerna är exempelvis läppen på frontspoilern, backspegelkåporna, vingen på bakluckan (ej kombin) och ”diffusorn”. Vidare innehåller paketet även 17-tums Trius-fälgar (18 tum som tillval), sportstolar, sportratt och svart innertak.

Dynamic+ ska kunna kombineras med de flesta motoralternativ som finns till Skoda Octavia.

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Provkörning av McLaren 600LT Spider

Hans Hedberg 17 november 2018

Engelska sportbilstillverkaren McLaren ligger inte på latsidan när det gäller att spotta ur sig nya modeller. Nu kommer den öppna Spider-versionen av den lättade och bankörningsfokuserade 600LT. Går det verkligen att höja upplevelsen ytterligare? Vi sticker till ett ovädersdrabbat Arizona och tar reda på svaret.



***FILM*: https://delivery.youplay.se/r/023C1**

Minnesgoda Teknikens Värld-läsare minns att vi provkörde nya McLaren 600LT på Hungaroring i höstas (se TV nr 23/2018). Den lättade och förlängda, LT för ”Longtail”, versionen av Sport Series-modellen 570S visade sig vara en nöjesmaskin utan like. 100 kg lättare och bestyckad med bättre bromsar och optimerat chassi plus 30 extra hästkrafter är LT för McLaren vad GT3 är för Porsche. Lekfullare, med mer spritt i kroppen. Särskilt minns undertecknad hur varmt och svettigt det var att ratta runt 600 Longtail i en bil som saknade luftkonditionering – allt för att spara vikt – runt en bana i högsommarhetta.

Nu har lösningen på problemet kommit, den öppna Spider-versionen. Enligt McLaren står andelen Spiders för merparten av den totala försäljningen, sett globalt. På den tyngsta USA-marknaden uppgår roadsterförsäljningen till uppemot 80 procent.

I sak kan man tycka att det är huvudlöst att först banta bort 100 kg hos en lättad grundkonstruktion för att sedan bygga en öppen roadster som i sig är 50 kg tyngre, men ett plus ett är inte alltid lika med två. Spider tjänar nämligen irrationella syften som känslor och upplevelser – nog så viktiga när det gäller top end-produkter där ägaren ska få lov till att njuta och koppla av.

570S Spider har fått släppa till konstruktionen av det elektriskt fällbara taket till 600LT Spider, samtidigt som chassit har finkalibrerats för att hantera den uppjusterade tjänstevikten. McLarens förste testförare Kenny Bräck – jo, just den Kenny Bräck – leder arbetet i ett tight team där varje millimeter och gram viktas för att optimera körupplevelsen.



Fyra km/h lägre i toppfart offrar Hans gärna för att åka öppet,
särskilt när 0-100 km/h fortsatt fixas på låga 2,9 sekunder.

– Allt hänger samman: stötdämpare, fjädring, styrning – samspelet och förutsägbarheten är väsentlig för varje individuell McLaren-modell, förklarar Kenny på klingande värmländska.

I sitt teststall har Kenny även Edward Sandström– jo, just ”vår” Edward Sandström – som har som huvuduppgift att grundligt testa fram slutprodukter på banor som Idiada i Spanien och Nardo i Italien, vintertester i Lappland samt i andra delar av världen. Verkar visst finnas äääannu roligare jobb än att arbeta på Teknikens Värld, hrm…

Det hårda fällbara hardtop-taket fälls ner på 15 sekunder och kan opereras i fart upp till 40 km/h – perfekt när det som denna provkörningsdag blandas ömsom regn, ömsom sol. Enligt Phoenixborna har det inte ösregnat som det gör för tillfället på 20 år. Men efter regn kommer sol, jag håller tummarna och ger mig ut i AZ-staten.

Precis som Coupé-modellen har roadsterversionen av 600LT förlängd 570S-kaross fram (+47 millimeter) och bak (+27 mm) plus en jättelik fast spoilervinge för bättre aerodynamik samt downforce. Mest uppkäftiga i sammanhanget är de dubbla avgasutblåsen som sticker upp snett bakåt ur motorhuven där bak.

Den 3,8-liters V8-turbomaskinen brölar friskt med ett bottenlöst urtidsdjursläte när jag trycker igång väsendet med startknappen på den smala mittkonsolen i sittbrunnen. Eftersom regnet formligen öser ner måste hardtopen ligga kvar i uppfällt läge, men smart nog går det att skicka ner den lilla lodräta bakrutan. Fortsatt torrskodd går det då att köra även i störtskur och ändå ha tillgång till motorbrölet. Däckutrustningen är inte optimal för väderleken, jag ber till vädergudarna och tar det försiktigt i vätan med R-däcken Pirelli P-Zero Trophy som har utvecklats speciellt för 600LT.



600 ”Longtail” Spider är 50 kilo tyngre än Coupé.
Inget som märks av i första taget vid snabba banlekar.

Jag låter reglagen som styr drivlina (P=Performace) och chassi (H=Handling) stå kvar i fegläge Comfort tills regnet upphör. Prognosen verkar ändå lovande. Som ett vältämjt lejon tassar vi iväg upp mot bergen norr om Arizonas huvudstad Phoenix. Vidderna verkar oändliga och antalet cowboykaktusar likaså. Snart släpper regnet sitt grepp och jag låter taket sticka ner i sitt fack där bak ovanpå motorn. Bakåtsikten är skral, tack och lov är parkeringsbackkamera standard, och förresten ska jag inte låta någon köra om mig denna dag.

Som alltid i USA är rädslan för highway-sheriffer påtaglig och även om 75 miles per hour (120 km/h) är skyltad maxhastighet är trafikrytmen snabbare än så, gott tänker jag och fäller pedalen lite till. Gränsen för fängelsestraff är 100 mph, i konsumentupplysningens namn provas både detta och lite till, utan att blåljus syns till. Turbulensen i sittbrunnen är inte optimal i hög fart, i lägre fartregister bättre och hissas sidorutor samt lilla bakrutan upp är det faktiskt hyfsat dragfritt.

Skalstolarna saknar elvärme men luftutblåsen riktas in mot överkropp och ben när en häftig regnskur passeras och termometern lägstanoterar på +11 C. Håller man farten uppe landar regndropparna (de flesta i alla fall) bakom sittbrunnen. Rattvärme finns inte ens som extraoption, det borde vara en självklarhet i en modern roadster som faktiskt går att bruka betydligt längre i vårt kalla norr än enbart under korta sommarmånader.

Den sjuväxlade SSG-lådan av dubbelkopplingstyp är slagkraftig och att den inte kuggar ner körd i automatläge vid exempelvis omkörning är befriande. Växlingspaddlarna följer rattrörelserna och både vänster som höger paddel går att växla upp och ner med. Fyra km/h lägre i toppfart offrar jag gärna för att åka öppet, särskilt när 0-100 km/h fortsatt fixas på låga 2,9 sekunder. Toppfartsminskningen skylls på den ökade tjänstevikten. Förbrukningssiffrorna är identiska för Coupé och Spider, nedsidan är cirka 15-20 procent högre inköpspris. Men det kanske man får igen vid försäljning någon dag?

Fortsatt utlovar Woking att andelen Longtail inte ska vara mer än 20 procent av den totala årsproduktionen, en så kallad win-win eftersom man vill hålla intresset uppe samtidigt som det kapacitetsmässigt inte går att bygga fler även om man ville.



Dörrupphängningen skiljer mellan Coupé och Spider.
Lättare insteg när taket är i nerfällt läge!

Arizona Motorsports Park är en anspråkslös anläggning som ligger utslängd mittemellan highway 10, statsfängelset och en militär flygbas. Mestadels används slingan av lokala bilklubbar som anordnar trackdays. Totalt 14 kurvor som mest påminner om en uppförstorad gokartbana, på papperet ser detta ut som en bra lekplats för 600LT Spider. Ut för att lära spårval, apex, broms- och växlingspunkter. Hör mig för med Kenny Bräck och får lite tips, bra-att-veta liksom.

Trots ”övervikt” på 50 kg jämfört med Coupé är Spider lättsam runt banan, det som mest utmärker 600LT är hur välbalanserat den ”roterar” i kurvkombinationerna. Det är som att bilen hängde i en tråd som höll den i böjarna, snurrar liksom runt sin egen axel. Är man talangfull går det att styra 600LT Spider nästan lika mycket med gaspedalen som med ratten. En tendens till karossroll finns, men mest är det genuin planterad känsla som gäller.

Däckslitaget är mycket jämnt runt om och McLaren-folket låter mig köra tre fullfartspass med 8-10 varv i varje. När tävlingsdjävulen inte närvarar kommer jag på mig själv att ”slösa” bort varv genom att bara leka med lätt drift på bakvagnen. Det är så här livet ska vara. Att man samtidigt får sig en nypa frisk luft gör inte direkt saken sämre.



Förarplatsen har en bra arbetsmiljö men infoskärmen reflekterar illa.

Instrumentklustret ändrar design beroende på chassi/motor-inställning. Snyggt och informativt.



Mittkonsolens vred styr chassi och motor, som aktiveras med separat knapptryck. Analogt=bra!

Windstopper-ruta bakom sittbrunnen
hindrar inte motorsången från V8-motorns stupröravgasspipor.

Tre frågor



Kenny Bräck – chefstestförare McLaren Automotive.

Vilken är din favorit-McLaren?
– Svårt att säga, alla våra modeller är spetsprodukter inom sin specifika nisch. En bil som slår det mesta i både upplevelse och prestanda på långfärd och bana är 720S. Det var första bilen jag hade ett litet finger med i utvecklingen på, så rent personligt känns den lite extra speciell av just den anledningen.

Vad är McLaren-bilarnas främsta kännetecken, körmässigt?
– Förutsägbarheten och att bilen är linjär i sina reaktioner är en viktig del i upplevelsen, bilen ska vara som en förlängning av kroppen. Då kan man utveckla sig själv som förare – om det är ens prioritering – eller bara njuta optimalt av att köra en bil som är i perfekt harmoni i sig själv och med underlaget. Sedan är allroundegenskaperna som hos exempelvis 720S en styrka, precis som banfokuset i LT-bilarna, men i grund och botten ska man kunna använda sin McLaren både för touring och trackdays.

McLaren har valt att inte använda sig av elektrisk styrservo (som många av konkurrenterna) har gjort. Varför inte?
– Även detta handlar om förutsägbarheten, styrkänsla och precision. I nuläget finns enligt oss ingen el-servo som är lika bra som hydraulisk.

Det här är nytt!

Spider Brittiskt uttryck för öppen tvåsitsig hästkärra. Namnet kom av hur vagnen såg ut med sina stora ekerhjul och långa dragstänger – ungefär som en modern travsulky.

315 Toppfarten med taket nerfällt. Vill du upp i maxfarten 324 km/h måste taket vara uppfällt.

Pirelli Levererar specialutvecklade P-Zero Trofeo R-däck till 600LT. Bidrar till att 600LT Spider är snabbare än 675LT Spider!

Begränsad Tillverkar sina Longtail-versioner under ett år för att hålla köpintresset uppe.

McLaren 600LT Spider

Pris Ca 2 500 000 kronor, säljs nu.

Motor Bensin. Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. Kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 8,7:1. Borrning/slag 93,0/69,9 mm, cylindervolym 3 799 cm3. Max effekt 600 hk (441 kW) vid 7 500 r/min, max vridmoment 620 Nm mellan 5 500–6 500 r/min.

Kraftöverföring Mittmotor, bakhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, adaptiva krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel dubbla triangellänkar.

Styrning Hydraulisk servo. Vändcirkel i. u.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 8 tum, bak 11 tum, däck fram 225/35 R19, bak 285/35 R20.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 267, längd 460, bredd 193, höjd 120, spårvidd f/b 168/159. Markfrigång 9. Tjänstevikt 1 404, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 0. Tank 72. Bagagevolym (VDA-liter) 150 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 2,9 s, toppfart 324 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 1,63 l/mil, landsväg 0,91 l/mil, blandad körning 1,17 l/mil. CO2 266 g/km. Bränsleförbrukning (WLPT): Låg 2,24 l/mil, extra hög 1,07 l/mil, hög 0,94 l/mil, medium 1,22 l/mil, blandad körning 1,22 l/mil. CO2 276 g/km.

Garantier Nybil 3 år. Skatt: 17 532 kronor per år de tre första åren.

Rivaler



Ferrari 488 Spider
670 hästkrafter räcker till. 3,9-liters V8-motor med dubbelturbo öser iväg den öppna 488 över vidderna. Pris:
Cirka 2 700 000 kronor.



Lamborghini Huracán Performante Spyder
Se upp, här kommer jag! Gillar man den stilen förstår vi att man väljer Lamborghini, men körmässigt spöar både 488 och 600LT Lambon.
Pris: Cirka 2 800 00 kronor.



GALLERI
McLaren 600LT Spider
19 bilder



7. 35 meter långa superlångtradare – kan finnas på vägarna om några år

Av Patrik Lundin, Publicerad **2019-04-02**, 19:22

Trafikverket har på uppdrag av regeringen undersökt om det är möjligt att låta 35 meter långa lastbilar trafikera svenska vägar. Bakgrunden till undersökningen är att detta tros kunna ge positiva klimateffekter och på sikt sänkta transportkostnader.



Idag får ett fordon som längst vara 25,25 meter långt. Men resultatet i Trafikverkets undersökning visar att det är möjligt att låta 34,5 meter långa lastbilar köra på vägarna.

Totalt rör det sig om cirka 450 mil mestadels motorväg från Malmö till Haparanda som kan bli aktuellt för dessa transporter.

"Det är främst motorvägar, övriga mötesseparerade vägar och bredare vägar med högre standard som är lämpliga för längre lastbilar", säger Kenneth Natanaelsson, ansvarig för utredningen på Trafikverket.

Att argument för att börja tillåta så pass stora fordon är att det skulle kunna gå att frakta samma mängd gods på färre transporter, vilket leder till lägre koldioxidutsläpp.

Utredningen visar också att införandet av längre lastbilar hade inneburit färre lastbilar på vägarna vilket i sin tur hade sänkt kollisionsrisken. De stora vinnarna om detta skulle bli verklighet är enligt trafikverket åkerierna som kommer kunna frakta samma mängd gods i färre fordon. Något som kommer skulle sänka kostnaderna för fordonsinvestering och bränsleförbrukning.

Trafikverket skriver på sin hemsida att kostnaden för att förbereda vägnätet för dessa lastbilar hade uppgått till cirka 150 miljoner kronor och skulle kunna vara klart till 2025.

Här är vägarna som kan öppnas upp för långa lastbilar:

E4, E6, E18 (Karlstad– Stockholm–Kapellskär), E16 (Borlänge–Gävle), E20, E22, Väg 23 (Hässleholm–Växjö, Väg 25 (Ljungby–Växjö), Väg 40 (Göteborg–Jönköping–Nässjö), Väg 44 (Trollhättan– Uddevalla), Väg 73, Väg 56 och Väg 70 (Västerås–Sala–Borlänge) samt Väg 75 (södra Sida 49 (70) länken).

auto motor & sport

8. Volkswagens bortglömda konceptbilar: Vi som blev något och vi som försvann

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2018-07-15 06:26, uppdaterad 2018-10-04 13:27

Del 3/4

Volkswagen har visat upp många spännande modeller som aldrig blev verklighet. Vad sägs till exempel om en "downsizad" turbomotor redan 1981, en galen plan på att byta ut klimat-anläggningen mot ett särskilt "avdunstningssystem" och en maffig W12-coupé med 600 häst-krafter?



Cheetah, Machimoto, Futura, Coupé Nardo, EcoRacer, GX3 och Nils. Några av VW:s alla konceptbilar.



2010 • New Compact Coupe

Av CJ från 1997 blev inget. Men nu var det dags för ett nytt försök – eller ett annorlunda sätt att presentera nästa generation Jetta eftersom snarlika fyradörrars Jetta blev officiell senare samma år. Men coupéversionen har vi ännu inte sett i produktion.



2011 • XL1 Concept

Året inleds med att visa världens snålaste bil i oljelandet Qatar. 1-litersbilen har nu en säteslösning där de åkande sitter bredvid varandra. Den tvåcylindriga dieseln ger 48 hk och elmotorn adderar 27 hästar.



2011 • Race Touareg 3 Qatar Concept

Raka motpolen till XL1 på samma utställning. Detta är en något mer gatanpassad version av den Race Touareg 3 som startade i Dakar-rallyt ungefär samtidigt som mässan öppnade.



2011 • Buggy Up, GT Up, Cross Up, Eco Up, e-Up och Up Azzurra Sailing Team
2011 var året som produktionsversionen av Up skulle premiärvisas i Frankfurt. Så blev det, men trots mängder av försmakskoncept under tidigare år fanns det kring den riktiga bilen ännu fler konceptversioner. Hittills har bara e-Up och Cross Up blivit verklighet.



2011 • Bulli
Microbus från 2001 tillbaka i modern form. Om konceptbilen, som visades i Genève skrev Volkswagen att "den har potential att bli märkets femte folkfraktare i sällskap av Caddy, Touran, Sharan och Caravelle." Så har ännu ej skett.



2011 • eT! Concept

Ett samarbete mellan Volkswagen Group Research, Deutsche Post och University of Art i Braunschweig. Utrymmeseffektiv och med helelektrisk drivlina. Bilen kan köra själv bredvid brevbäraren, eller komma till brevbäraren om denne gått till ett annat kvarter.



2011 • NILS

Ett projekt med uppbackning från det tyska transportministeriet. NILS ska vara framtidens extremt kostnadsmedvetna transportmedel. Den ensitsiga elbilen väger bara 460 kg.



2011 • Beetle R Concept

Golf R och Scirocco R skulle så klart följas av ett tredje derivat – Beetle R. Typiska R-element interiört och exteriört men inga uppgifter om effekt. Bilen har ännu inte blivit verklighet.



2011 • Cross Coupe

Året avslutades i Tokyo med en försmak av nästa generation suv, alltså nästa Tiguan. Bilen har tre motorer: bensin plus elmotor fram samt extra elmotor på bakaxeln.
Bilen visades igen 2012, på Genève-salongen, då med elmotorer plus dieselmotor och röd karossfärg.



2012 • E-Bugster Concept

Ragster från 2005 är tillbaka, nu med elektrisk drivlina och med andra generationen New Beetle som bas. Visades med tak i Detroit i början av året, något senare i Peking som taklös – då med namnet E-Bugster Speedster Concept.



2012 • Taigun Concept

Bilsalongen i Sao Paul, Brasilien, blev arenan för första hinten om märkets nya mini-suv. Verkade vara i princip produktionsklar vid tillfället.



2013 • CrossBlue Concept

Första smakprovet på en stor sjusitsig suv-modell visades upp i Detroit. Bilen ska inte blanda ihop med Cross Coupé från 2011/2012 som är betydligt mindre.



2013 • CrossBlue Coupé Concept

Nu blir det lite förvirrat här, detta är inte lilla Cross Coupé utan en coupévariant av CrossBlue Concept. Men den har ändå fyra dörrar så det är bara taklinjen som är coupémässig. Det-samma gäller även Cross Coupé som också har fyra dörrar. Ok? Denna bil visades på mässan i Shanghai.



2013 • Design Vision GTI

I likhet med Golf GTI W12-650 från 2007 är detta en bil framtagen för VW-träffen i Wörthersee. Motorn, oklart vilken, levererade 503 hästkrafter och bilen skulle toppa 300 km/h.



2014 • Beetle Dune Concept

Ännu ett Beetle-koncept med världspremiär i Detroit. Skulle mycket väl kunna gå i produktion för att utöka familjen av Cross-modeller. Den som lever får se …

Klassiker

9. Grattis Buick Century!

Publicerad 10 april **2009**

I dag när Ingvor och Ingvar har namnsdag vill vi uppmärksamma Century.



Century är engelska för sekel men kan också i bland betyda ett antal av hundra. **It breaks the century**, sägs det om en bil som toppar över 100 mph.

I bilarnas värld är den mest kända Century en **Buick**, men det finns även bilar från **Daimler** och **Toyota** med Century som modellnamn.



Den större motorn i det mindre chassiet, det var Buicks recept för den första generationen Century 1936-1942. Bilden visar en 39:a - kanske den vackraste USA-bilen det året. Motorn var en rak 8:a på 320 cid och 140 HP.



Andra generationens Buick Century 1954-1958 följde samma recept som den första. Buicks V8 kallades nailhead för de små ventilernas skull och var på 322 cid och bromsade 255HP i denna Century 1957.



Efter ett uppehåll sedan 1959 återkom Century 1973 som en Intermediary med GMs A-body. På bilden basmodellen av år 1976. Motorurvalet bestod av en V6 på 231 CID och en V8 (från Chevrolet) på 350CID.



GM:s A-body var helt ny 1978 och Buick Century kom liksom Oldsmobile Cutlass som fast-backs. Det blev inte så omtyckt av köparna så 1980 blev Buick notch-backs igen. Broschyren teg om hästkraftsantalet, det hade minskat rejält som en följd av tidens primitiva teknik för avgas-rening. På bilden en 79:a.

CENTURY
BUICK 1982

Den första Century med framhjulsdrift kom 1982 och det skulle alla senare Century också ha. Fjolårets bakhjulsdrivna modell tillverkades dock vidare under namnet Regal. Den nya Century var liksom Chevrolet Celebrity utvecklad ur GM:s X-car - tänk Skylark och Citation - nu börjar GM:s typmångfald bli ordentligt komplicerad. Nya modeller tillfördes hela tiden utan att de gamla lades ned.



Efter 15 år och en facelift 1989 gick den Century som kom 1982 i graven 1996. Efterträdaren av 1997 års modell var halare i formen och byggde på plattformen Epsilon. Den lades ner 2005 och därmed försvann för den här gången namnet Century. Den sportigare version av Century som1998 dök upp som Regal tillverkas dock ännu i Kina som Buick Sedan. Framtidens bilhistoriker får det inte lättare…



För att vara en Daimler var Conquest en ganska liten bil. Den kostade £1066 (get it?) när den först visades på våren 1953. En prestandaversion kom året därpå och eftersom den hade 100 hk fick den tillnamnet Century. Den toppade däremot inte 100mph. En mycket angenäm bil i bästa engelska klass.



Lexus är för export! I Japan är den verkliga lyxbilen Toyota Century. Bilen på bilden är från 1997, har en 4-liters V8 och är mer eller mindre handbyggd. Det är inte ens byggd i en Toyotafabrik utan på Toyotas uppdrag av en specialistfirma. Årets modell är snarlik men har V12-motor och luftfjädring. Kejsarens bil!



10. En bra morgon…

Skrivet den 8 april 2019, klockan 10:11 | [67 kommentarer]



Takuma Sato fick stå högst upp på pallen i Alabama

Vissa mornar är bättre än andra och idag är en sådan bra morgon. Gårdagens Indycarrace på Barber Motorsports Park blev en riktig höjdare med action från start till mål, detta trots att det bara blev en ”caution” under hela racet. Rent allmänt fortsätter Indycar sin policy att vara restriktiv med gulflagg vilket är bra, inte för att det fanns anledning att gulflagga över hela banan igår kväll, mer än när man gjorde det.

Takuma Sato vann racet efter mycket stabil körning så när som på en liten miss i sista chikanen i slutet av loppet. Den marlören hade kunnat bli kostsam när han plöjde rakt fram efter att ha missat inbromsningen en aning. På TV-bilderna såg man att det flög iväg nån del från vad jag tror var diffusern men inte ens detta kunde stoppa japanen från att ta sin fjärde seger i Indycar-karriären.

Bakom Sato var det också hektiskt där Scott Dixon höll i sitt race riktigt bra och stod emot några sena attacker efter omstarten när Sebastien Bourdais hade tankar på att försöka köra om. I det läget hade alla tämligen slitna däck och att riskera för mycket för en andraplats istället för en tredje var inte aktuellt då skillnaden i poäng inte är dramatiskt stor.



Josef Newgarden behåller ledningen i mästerskapet
efter en mycket stark uppkörning från P16 till P4

Bakom topp tre var det Josef Newgarden som jag motvilligt ändå får ge mitt ”pris” som racets förare. Motvilligt säger jag då han vinner min ”award” väldigt knappt före Marcus Ericsson som igår återigen gjorde en riktigt bra söndag. Newgarden och Ericsson startade båda långt ner med stod för briljanta uppkörningar bägge två och med tre segrar för Newgarden de fyra senaste åren just på Barber så var hans uppkörning igår ingen skräll, den typen av comebacker vinner man mästerskap med.



Marcus Ericsson stod också för en grym uppkörning
och blev racets klättrare med 13 platser upp

Marcus Ericsson hade en tuff lördag med blott 20:e startposition och fick av alla höra hur svårt det är att köra som på Barber. Ericsson gick in i racet medveten om detta men bevisade med eftertryck att det minsann går att köra om, på mer än ett ställe dessutom. Efter fem år i F1 i undermåligt material för Marcus verkar det finnas ett uppdämt behov att köra förbi andra förare. Marcus blev bästa klättrare i loppet och stod tillsammans med Newgarden och Pato O´ward för flest omkörningar av alla på banan. Får bara SPM och Ericsson (absolut delat ansvar här) ordning på bilen i kval också finns det stor chans till både pallplatser och vinster framöver.



Felix Rosenqvist hade en lite tuffare helg och söndag och får därför vara väldigt nöjd med P10 i mål

Felix Rosenqvist gjorde också en stabil insats, jag kallar den stabil för jag upplever inte att det var någon av Rosenqvists bättre helger som han själv beskrev som förvirrande och tuff utan den riktiga farten. Felix var visserligen inte långt efter i kvalet men tillräckligt för att få starta långt ner (P17) och i racet såg det också lite tungt ut stundvis. Oklart varför det var så här men det verkar som om Ganassi haft svårt att hitta den riktiga balansen i bilen den här helgen, även Dixon fick slita väldeliga med bilen trots andraplatsen i mål. Hur som helst körde Felix in på en 10:e plats vilket får anses vara väldigt bra, både med tanke på startpositionen och att den riktiga farten aldrig fanns på Barber. ”En tuff helg, skönt att den är över” som Felix skrev till mig efter loppet.

Nya tag för Indycarcirkusen redan nästa helg då körs, som Paul Tracy uttryckte det, stadsloppens Indy500 på gatorna i Long Beach. Tuff helg för alla bilsportfans med både Kinas GP tidigt på morgonen på söndag och Indycar från Kalifornien på kvällen.

Sist men inte minst en s k ”shoutout” till Richard Göransson som igår kväll debuterade som expert/bisittare i Indycarsändningen. Mycket stabil insats från Richard som jag vet var lite nervös innan sändning men som absolut kunde åka hem till Örebro mitt i natten med äran i behåll.

Resultat Honda Indy Grand Prix of Alabama

End of Lap 90: Time of Race: 01:55:46.8076 Avg Speed: 107.272 Lead Changes: 11 Caution Laps: 7

Fastest Lap: 117.477 mph (70.4818 sec) on lap 12 by 12 - Will Power

Fastest Leader Lap: 116.605 mph (71.0090 sec) on lap 7 by 30 - Takuma Sato

Pos	SP	Car	Driver	C/E/T	Lap	Laps Down	Time Down	Pit Stops	Elapsed Time	Avg Speed	Running / Reason Out	Pts	Total Pts	Standings
1	1	30	Sato, Takuma	D/H/F	90	0	--.----	3	01:55:46.8076	107.272	Running	54	91	3
2	3	9	Dixon, Scott	D/H/F	90	0	2.3874	3	01:55:49.1950	107.235	Running	41	98	2
3	5	18	Bourdais, Sebastien	D/H/F	90	0	2.7933	2	01:55:49.6009	107.229	Running	36	72	6
4	16	2	Newgarden, Josef	D/C/F	90	0	7.9721	3	01:55:54.7797	107.149	Running	32	125	1
5	8	27	Rossi, Alexander	D/H/F	90	0	8.8518	3	01:55:55.6594	107.136	Running	31	84	4
6	4	5	Hinchcliffe, James	D/H/F	90	0	9.4356	3	01:55:56.2432	107.127	Running	29	71	7
7	20	7	Ericsson, Marcus (R)	D/H/F	90	0	13.7580	3	01:56:00.5656	107.060	Running	26	51	15
8	11	28	Hunter-Reay, Ryan	D/H/F	90	0	15.2506	3	01:56:02.0582	107.037	Running	24	66	8
9	14	22	Pagenaud, Simon	D/C/F	90	0	22.7848	3	01:56:09.5924	106.922	Running	22	59	12
10	17	10	Rosenqvist, Felix (R)	D/H/F	90	0	26.2450	4	01:56:13.0526	106.869	Running	20	60	11
11	7	12	Power, Will	D/C/F	90	0	31.8178	4	01:56:18.6254	106.783	Running	19	66	9
12	23	26	Veach, Zach	D/H/F	90	0	33.9035	4	01:56:20.7111	106.751	Running	18	42	19
13	12	60	Harvey, Jack	D/H/F	90	0	34.9655	3	01:56:21.7731	106.735	Running	17	57	14
14	13	98	Andretti, Marco	D/H/F	90	0	39.3119	4	01:56:26.1195	106.669	Running	16	61	10
15	10	19	Ferrucci, Santino (R)	D/H/F	90	0	40.0094	4	01:56:26.8170	106.658	Running	15	47	17
16	18	31	O'Ward, Patricio (R)	D/C/F	90	0	40.6728	6	01:56:27.4804	106.648	Running	14	38	20
17	6	21	Pigot, Spencer	D/C/F	90	0	42.5718	3	01:56:29.3794	106.619	Running	13	51	16
18	19	14	Kanaan, Tony	D/C/F	89	1	-	5	01:55:53.9993	105.971	Running	12	45	18
19	21	20	Jones, Ed	D/C/F	89	1	-	5	01:56:25.5244	105.492	Running	11	36	21
20	15	4	Leist, Matheus	D/C/F	89	1	-	4	01:56:45.6572	105.189	Running	10	31	23
21	24	81	Hanley, Ben (R)	D/C/F	88	2	-	4	01:55:59.2553	104.701	Running	9	21	24
22	22	59	Chilton, Max	D/C/F	88	2	-	5	01:56:29.9318	104.241	Running	8	31	22
23	2	15	Rahal, Graham	D/H/F	55	35	-	2	01:07:50.5753	111.876	Off Course	8	58	13
24	9	88	Herta, Colton (R)	D/H/F	51	39	-	2	01:51:50.7941	62.925	Running	6	81	5

SLUT